Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/682

06. 03. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Manuel Kiper und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN — Drucksache 13/496 —

Frachtverteilungssystem der Post

Die Post hat im Zuge der Privatisierung die Verteilung von Frachtgütern geändert. Sie hat bundesweit neue Frachtzentren errichten lassen, die häufig ohne Gleisanschluß sind. Dies hat zur Folge, daß Postgüter, die bisher mit dem Zug transportiert wurden, nun per LKW auf die Reise geschickt werden. Eine ähnliche Entwicklung steht bei der Einrichtung der Briefverteilzentren zu befürchten. Die Verlagerung von Frachttransporten der Post von der Schiene auf die Straße gefährdet in manchen Regionen generell den Güterverkehr auf der Schiene (z. B. im Bereich Lauda/Crailsheim/Donauwörth).

1. Wie viele der eingerichteten bzw. geplanten Frachtzentren haben keinen Gleisanschluß?

Keines der eingerichteten bzw. geplanten Frachtpostzentren hat einen Gleisanschluß. Bei der Standortplanung war jedoch die Nähe zu den KLV-Terminals (Kombinierter Ladungsverkehr) der Deutschen Bahn AG ein wesentliches Kriterium. Ziel der Deutschen Post AG ist es, innerhalb der nächsten drei Jahre wieder etwa 70 % der Transporte über die Schiene abzuwickeln. Unter Berücksichtigung der Marktanforderungen gilt der Grundsatz: „So viel Schiene wie möglich, so wenig Straße wie nötig". Deshalb hat auch die TNT Logistik GmbH, Troisdorf, die als Generalunternehmer mit der Planung der Transporte beauftragt worden ist, die vertragliche Vorgabe erhalten, stets die Schiene zu nutzen, wenn die marktübliche Laufzeitqualität erreicht werden kann. Von der TNT Logistik GmbH werden derzeit in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG die Fahrpläne für die Transportrelationen zwischen den 33 Frachtzentren erstellt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Post und Telekommunikation vom 2. März 1995 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Seit wann wird dieses neue Frachtverteilungskonzept umgesetzt?

   Wann ist es Ländern und Kommunen im einzelnen bekanntgemacht worden?

   Wie wurden diese in die Entscheidungsprozesse einbezogen?

Die Planungen für das neue Frachtkonzept begannen 1990, die Realisierung, z. B. in Form der Grundstückssuche, 1991. Damit verbunden erfolgte auch die konkrete Information von Ländern und Kommunen. Die Planung des Konzeptes selbst liegt allein in der unternehmerischen Zuständigkeit der Deutschen Post AG. Gleichwohl haben im Rahmen der Grundstückserwerbungen zahlreiche Gespräche mit Vertretern der Kommunen über Standorte, Bedingungen und regionale Voraussetzungen stattgefunden. Das Konzept hat dem Infrastrukturrat vorgelegen, so daß die Einhaltung der politischen Vorgaben gewährleistet ist.

3. Ist es möglich, und wird daran gedacht, neue Frachtzentren (z. B. Köngen) im nachhinein mit Gleisanschlüssen zu versehen?

   Wenn ja, für welche Frachtzentren gibt es entsprechende Überlegungen?

Es ist zur Zeit nicht geplant, die Frachtpostzentren mit Gleisanschlüssen zu versehen, da das Transportsystem der Frachtpost auf den kombinierten Ladungsverkehr (KLV) der Deutschen Bahn AG ausgelegt ist und in diesem System ein unmittelbarer Gleisanschluß der Frachtpostzentren nicht erforderlich ist.

4. Wie verträgt sich die Ansiedlung der Frachtzentren – zum einen auf der „grünen Wiese", zum anderen zentralistisch-konzentriert für ganze Landstriche – mit den Bekenntnissen der Bundesregierung, Gütertransport verstärkt auf die Schiene zu verlagern?

Bei der Ansiedlung der Frachtpostzentren wurde nicht nur auf eine möglichst gute Verkehrsanbindung geachtet, sondern auch darauf, die verkehrsbedingten Belastungen für die Bevölkerung so gering wie möglich zu halten. Durch die Konzentration auf 33 Frachtpostzentren, die Bündelung der Transporte, die Verdichtung des Transportvolumens sowie die Nutzung des Systems des KLV, dem Wechselcontainer-Transport auf Straße und Schiene, wird dem Grundsatz „So viel Schiene wie möglich, so wenig Straße wie nötig" voll Rechnung getragen.

5. Wie wird auf diesem Hintergrund die Anbindung der geplanten Briefverteilnetze an das Schienennetz sichergestellt?

Bei der Anbindung der Briefzentren wird sich die Deutsche Post AG auch künftig des Verkehrsträgers Schiene bedienen, sofern dies für das Unternehmen unter Berücksichtigung von Qualitäts- und Kostengesichtspunkten eine durchführbare Alternative darstellt.

Angesichts der meist zentralen Lage der Bahnhöfe im Stadtinneren wurden Standorte mit unmittelbarem Anschluß an das Schienennetz nicht favorisiert. Es gilt, die Innenstädte vom Schwerlastverkehr weitgehend zu entlasten und somit einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

Ferner stehen nach der Trennung der Fracht- und Briefströme im Zuge der Umsetzung der Betriebskonzepte keine ausreichenden Verkehrsmengen mehr zur Verfügung, die eine lohnende Ableitung der Sendungen von jedem Briefzentrum mit zielgerichteten Schienenverbindungen rechtfertigen. Daher wurden an elf unter logistischen Gesichtspunkten ausgewählten Standorten Umschlagpunkte gebildet. Hier werden die ursprünglich schwachen Verkehrsströme zu Transportmengen verdichtet, die einen Weitertransport mit der Bahn sinnvoll erscheinen lassen.

Die Standorte der Umschlagpunkte befinden sich nahezu ausnahmslos in der Nähe der KLV-Standorte der Deutschen Bahn AG, so daß unter der Voraussetzung eines für die Deutsche Post AG im Hinblick auf Qualität und Wirtschaftlichkeit attraktiven Angebots der Deutschen Bahn AG der Übergang auf die Schiene möglich wäre. Mit dieser Konzentration auf wenige stark frequentierte Schnittstellen zwischen Straße und Schiene vollzieht die Deutsche Post AG eine Entwicklung nach, die von der Deutschen Bahn AG mit Einrichtung der KLV-Zentren vorgezeichnet wurde.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333